

DEÁK ANTAL ANDRÁS¹

Gőzhajón egy új világba

Széchenyi István szemléletesen fogalmazta meg a gőzhajónak, az új "jelenés"-nek kortársaira gyakorolt hatását: *"A rácok hallgatva bámulnak, feleségeik keresztet hánynak magokra – nem úgy a magyarok: azok lármázva örülnek – gyalog, lóháton, kocsin egyben versengnek velünk, mint megyünk."*

A közlekedés, azaz a települések és országok közötti kommunikáció, miként a mai, úgy a 19. századi társadalmak gazdaságának és tudatának alakulására is erős hatással volt. A gőzhajó láttán hányták magukra a keresztet nemcsak a rácok, hanem a komp- és a hajóhídtulajdonosok, a tutajosok és a sószállító fuvarosok is, bár náluk ennek egészen más természetű okai voltak.

Széchenyi István lelkes közreműködésének köszönhetően az 1830-ban alakult Duna Gőzhajózási Társaság, a DGT vagy német neve alapján DDSG² megmenekült a csődtől, sőt virágzásnak indult. Széchenyi számos részvényt adott el nemcsak a magyar főurak körében, hanem Németországban, sőt Angliában is.

Az ő ügybuzgalmának oka az volt, hogy a gőzhajózás szervesen illeszkedett reform- és közlekedési terveibe. Tisztában volt azzal, hogy a vállalkozás sokkal inkább Magyarország érdeke, mint Ausztriáé, miként a Duna magyarországi szakasza is sokkal jelentősebb volt, mint az ausztriai.

Ennek ellenére az osztrák kormány legalább annyira érdekelt volt gőzhajóforgalom fellendítésében, mint Magyarország. E mögött nemcsak birodalmi érdekek és megfontolások húzódtak meg! Az a tény, hogy ez a modern közlekedési eszköz jelentősen hatékonyabbá tette vízi szállítást, csak az egyik, talán nem is a leghatékonyabb motiváció volt számára. Hiszen a sót, a fát, a gabonát és a különböző nyersanyagokat valahogy korábban is eljuttatták a Birodalom erdélyi és kárpátaljai vidékeiről Ausztriába.

Fontosabbnak gondoljuk azt a tényt, hogy a DGT alapító tagjai között ott találjuk a legjelentősebb bécsi bankárokat, akik az Udvar hitelezői voltak. Ez pedig magával hozta, hogy a bankárok beleszólhattak, sőt számos esetben kimutatható, hogy bele is szóltak a kormány gazdaságpolitikai döntésébe. Mi sem természetesebb, hogy a DGT-vel kapcsolatban sem volt ez másképpen. A kormányzat kénytelen volt azonosulnia a gőzhajózás érdekeivel.

Széchenyinek és az állam gőzhajó-barát politikájának köszönhetően a DGT felvirágzott. Egyre-másra bocsátotta vízre előbb a Széchenyi által Angliában vásárolt, majd pedig az Ó-Budai Hajógyárban készített hajókat.

Előadásunkban a gőzhajónak a közéletre, majd pedig a magyarországi folyók szabályozására gyakorolt hatását szeretnénk megmutatni.

¹ Duna Múzeum, 2500 Esztergom, Kölcsey Ferenc u. 2.

² Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft, a továbbiakban DGT (Duna Gőzhajózási Társaság)

I. Gőzhajó és közélet

Természetes, hogy a gőzhajózás a teherszállítás előtt egészen új dimenziókat nyitott. Nem kevés volt a tudatformáló hatása a személyszállításban sem: imáron többen és távolabb utazhattak nemcsak a közélet emberei országos ügyekben avagy a portékájukat kínáló kereskedők, hanem az átlagpolgárok is.

1842-ben Bécsben kiadtak egy „*Panorama der Donau von Wien bis Pesth*” feliratú Duna-térképet. Feltételezésünk szerint a DGT megrendelésére, a gőzhajó utasai számára. Madártávlati térkép, amelyen a középpontban a folyó, benne bejelölve a mérföldek, partja mentén pedig a szántók, rétek, valamint egy-egy érdekesebb vagy jelentősebb település (Haimburg, Pozsony, Dévény, Esztergom, Nagymaros, Visegrád, Vác, Buda és Pest).

Feltételezett rendeltetéséről leginkább a címdal árulkodik, ahol a középpontban a gőzhajó látható. A mű felfogható tehát úgy is, mint a *vízi turizmus egy korai baedekkere*.³

A „Sophia” gőzhajó Budapesttől Zimonyig, onnét a Száván Sziszekig haladt. Először járt gőzhajó a Száván. Itt lelkes hölgyek és urak lepték el a hajót. Az utazás újdonsága megrészegette őket – no meg a sok pezsgő, amely patakokban folyt. *"Mindenütt, ahova érkeztünk, ágyulövessel fogadtak bennünket és a helybeliek dalaikkal köszöntöttek minket* – írja Frederic Wilkinson, a hajó kapitánya. *"Abban a megtiszteltetésben volt részünk, hogy az ország nemeseivel, gróffjaival és első uraival ülhattünk egy asztalhoz, és jelenlétünknek nagyon örültek. Másnap..., amikor Zimonyt el kellett hagynunk, egy negyven hölgyből és úrból álló társaság jött a fedélzetre, és a következő 100 mérföldön velünk tartottak. Este megállították a hajót, a hajópincérrel az ételt a fedélzetre hozatták, és táncoltak és énekeltek egészen reggelig; komponáltak egy dalt is a hajóról, és Anglia találmányára koccintottak, éltették a kapitányt és a gépészt.*

14 nap múlva ismét Pestre érkeztünk.

A biztonságos közlekedés hajózási térképek készítését is igényelte. Széchenyi egyik levélfogalmazványában a fölötti örömet fejezi ki, hogy a címzett csináltatott egy *hajózási térképet*.⁴ Egy 1837-ben kiadott hajózási térkép⁵ pedig több, mint másfél száz kikötőt jelöl a Duna mentén Ulm és a Fekete-tenger között. Elég egy pillantást vetni erre a mappára, és egy kevés fantázia melléje, hogy elképzelhessük, milyen forradalmat hozott a gőzhajó az átlagember mindennapjaiba. Például új munkahelyeket teremtett. A gőzhajóknak sok köszönre volt szüksége. A megnövekedett kereslet föllendítette a szénbányászatot. A magyarországi szakaszon elsősorban a pécsi bányák látták el a hajókat szénnel. A bányászott szenet Mohácson vették fel a gőzhajók.

Egy korabeli karikatúra az mutatja, hogy míg a helybeli szegény emberek és asszonyok a szenet a hajóra talicskázták, a hajó legénysége az alkalmat arra használta fel, hogy a kocsmák forgalmát fellendítse. A hajón is szükség volt munkaerőre és szükség lett volna szakképzett személyzetre is. Ezt kezdetben a hajógépekkel együtt vásárolták. Így került Magyarországra Clark Ádám is, ily módon alakult az a nemzetiséget nézve tarka személyzet, amelyről Széchenyi nem kevés humorral ír, és adódtak kritikus pillanatok is a hajó életében: *"A révkalauz pesti volt, a kapitány mainzi, a gépész birminghami – és amikor az első "partot" kiáltott, a második a gépek leállítására és gyors irányváltoztatásra adott utasítást, a harmadik mindebből semmit sem értett, mivel nem tudott németül, a kapitány pedig egy szót sem értett angolul, és mire végre a kormányos az irányváltoztatást végrehajtotta, nagy erővel a partnak ütköztünk."*

³Panorama der Donau von Wien bis Pesth. In Vogelperspective gezeichnet und gestochen vom H. Hummitzsch. Wien 1842. Lsz. MVM 23.89.1121.

⁴MVM 28.17.627.

⁵Carte du cours du Danube depuis Ulm jusqu'à son embouchure dans la Mer noire. Másolat. MVM 23.84.784.

A gőzhajózásnak a társadalomra gyakorolt hatását hosszasan sorolhatnánk: Bécs és Linz között például a kincstári hidakat a gőzhajózás érdekében átalakították⁶, hajógyár épült Ó-Budán és kikötők a Balatonon is! –, távoli vidékek mezőgazdasági termékeit messzire eljuttathatták, egyszóval megvalósult Széchenyi álma: az ország kapui feltáruultak.

II. Gőzhajó és folyószabályozás

Miként természetes, hogy a vonatok sínekre van szüksége ahhoz, hogy boldoguljon, úgy természetes az is, hogy a gőzhajóknak biztonságos vízi út kellett. Ennek a kritériumnak azonban egyik magyarországi folyó sem felelt meg. Ezért a Dunát, a Tiszát, a Szávát szabályozni kellett. *A gőzhajózás és a 19. századi vízszabályozások között így ok-okozati összefüggés állt fenn.*

Elég egy pillantást vetni a Duna szigetközi, vaskapui vagy a Tisza bármelyik szakaszára, hogy a fent megfogalmazottat evidens igazságnak érezzük. A korabeli dokumentumok bizony azt mutatják, hogy nem kis kaland volt ezeken a folyószakaszokon utazni a hajóval. Biztonságosabbá kellett tehát tenni vízi útjainkat. Az Al-Dunával kezdték.

a. Al-Duna-szabályozás

Széchenyi különös módon, éppen 1830-ban, abban az évben, amikor nagy lelkesen a DGT ügyének kötelezte el magát, a kis, „Desdemona” nevű hajóján az al-dunai hajózási viszonyok tanulmányozására indult.

Még különösebb, hogy Beszédes József személyében egy vízmérnököt is vitt magával. Aztán alig telt el két év, már mint az Al-Duna-szabályozás királyi biztosa mosolyog ránk a festményről.

A rendkívül alacsony vízállásnál 1000 szerb munkással törette a vaskapui zátonyokat Milos szerb fejedelem, akit Széchenyi már 1830-ban megnyert az ügynek. Elérték, hogy már közepes vízállásnál is közlekedni tudtak a gőzhajók.

1834-ben javaslatára és sürgetésére átkelt az első gőzhajó az al-dunai zuhatagokon.

1837-ben pedig már a Bécs–Törökország–Oroszország közötti személy- és teherforgalom biztosítását reklámozták.

A rendszeres járatok a többi folyószakaszon is a vízi utak megjavítását igényelték.

b. A Felső-Duna szabályozása

Gyakorlatilag a Vaskapu szabályozásával párhuzamosan munkához láttak a Szigetközben is. Feltérképezték, és sarkantyúk beépítésével megpróbálták biztonságosabb főmedret kialakítani.

c. Tisza-szabályozás

1845-ben Széchenyit a Közlekedési Bizottmány élére nevezte ki a kormány. Legfontosabb feladatának a Tisza folyó szabályozását tekintette. Megszervezése során kettős szerepet játszott el:

- Amikor a Tisza-menti birtokosok zsebébe akart nyúlni, akkor az árvédekezést hangsúlyozta.
- Amikor pedig a császárába, akkor a hajózás érdekeit ecsetelte.

⁶MVM 28.17.175.

Így Vásárhelyinek mindkét érdeket és szempontot figyelembe kellett vennie a terv készítésénél.

A pénzt is eszerint kapta a Tiszavölgyi Társulat: az árvédekezést szolgáló töltések építési költségeit az érdekelt birtokosok fizették, az átvágásokét, amely a vízi út lerövidítését is szolgálták, a kormányzat. Természetesen az államnak ezen érdeke egybeesett a DGT érdekével. Jól mutatja ezt, hogy amikor Széchenyi 1846-ban második szervező útjára ment a Tisza-völgybe, a DGT rendelkezésére bocsátotta „Pannonia” nevű gőzhajóját. A DGT érdekeltségét jelzi az a tény is, hogy a hajózási társaságot alapító bankárok biztosították a munkákhoz azt a tőkét, amely nélkül a Tisza szabályozását soha sem lehetett volna megkezdeni. Elsősorban Sina György nevét kell itt megemlíteni, de szerepet vállaltak más, a DGT alapító tagjai között szereplő bécsi bankárok is (Rothschild és Geymüller).

c. Duna-Tisza-csatorna

Egy másik nagyszabású terv is foglalkoztatta a magyarországi országgyűlést: a Duna-Tisza-csatorna terve. Vedres István Szegedről indította csatornáját, míg Beszédes József Szolnok tájékáról. A csatorna megépítése érdekében állt József nádornak, akinek a birtokai a Körösök mentén voltak, de nem kevésbé érintette a DGT érdekeit is, amely a csatorna megépítését szorgalmazó Széchenyi, és a fővállalkozó Sina György személyében ugyancsak jelen volt.

A felvázolt nagyszabású víziútépítés indukálása mellett a gőzhajók szerepe a társadalom formálásában jelentős volt. Kezdetben a polgárok féltek és idegenkedtek ettől az „ördögmasinától”. Volt is rá okuk, hiszen Amerikában 60 kazánrobbanásról tudtak. Ennek a bizalmatlanságnak áldozata volt az Önök előtt jól ismert Bernhard Antal-féle vállalkozás is, amire az idő rövideje miatt most nem térhettünk ki.⁷

Az 1830-as évekre azonban a társadalom megbarátkozott a gőzhajóval, rajta keresztül a gőzgéppel. Ezzel egy új világ hajnala köszöntött az országra: a Duna és a Tisza szabályozásának kérdése napirendre került, épültek a vasutak, üzembe állították a gőzüzemű hengermalmot, egyre-másra telepítették a század utolsó évtizedeiben a gőzüzemű szivattyúkat a belvíz-gondok enyhítésére. Új világ volt ez már, amelyhez az utat és a jeget jórészt a gőzhajók törték.

⁷Bernhard Antal "Carolina" nevű gőzhajója (1817) volt az első, amely a Dunai hajózásra 15 éves privilégiumot kapott a császártól.